

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACITOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACITOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphico: Camiferro

LISBOA

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 18 g. v. do Minho e Douro.

SUMMARIO

	Paginas
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES (Subsidios para a sua historia), por J. Fernando de Sousa.....	257
CONTRIBUIÇÃO INDUSTRIAL, por O. S.	258
PARTE OFFICIAL — Portaria de 21 de agosto do Ministerio das Obras Publicas e nova publicação da portaria de 21 de julho do Ministerio da Marinha.	259
NOTAS DE VIAGEM — VII — A difficuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal ...	260
CAMINHO DE FERRO DE S. THOMÉ	261
TARIFAS DE TRANSPORTE	261
A LINHA DO VALLE DO VOUGA.....	261
ESTATISTICA INDUSTRIAL, por O. S.	262
O AR LIQUIDO	263
DO CABO AO CAIRO — O TRUST DOS TELEPHONES	264
AOS QUE VIAJAM	264
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	264 e 265
TRACÇÃO ELECTRICÁ — AUTOMOBILISMO	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Sado — Mossamedes — Minho e Douro — Swazilandia — Freixo de Espada a Cinta a ponte de Barca d'Alva — Admissão de revisores de bilhetes — Depuração das aguas — Aquisição de fourgons	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Allemanha — China	267
NOTAS VARIAS	267
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração (conclusão)	267
ARREMATACOES	268
AVISOS DE SERVIÇO	269
AGENDA DO VIAJANTE.....	270
HORARIO DOS COMBOIOS	271
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	272

Caminhos de ferro portuguezes

(Subsidios para a sua historia)

Sob este titulo publicou agora o sr. Conde de Paçô-Vieira um grosso volume, em que faz a historia dos actos da sua administração no que respeita á construcção e exploração de caminhos de ferro.

Poderiam ser taxados de suspeitos louvores e encomios, que se attribuiriam á gratidão inspirada pela gentileza com que esse livro me foi dedicado, como a um collaborador leal embora humilde.

Limitar-me-hei pois a fazer uma rapida analyse do livro, que não póde passar sem referencia nesta publicação.

É racional e singelo o plano. Obedecendo ao criterio de prudente eclectismo, com que na progressiva constituição da nossa rede ferroviaria convém aproveitar a iniciativa particular a par da acção directa do Estado, divide-se o livro em duas partes, consagradas a primeira aos caminhos de ferro do Estado e a segunda ás linhas concedidas a companhias. Em cada uma das partes historia-se em capitulos separados o que ultimamente se tem feito em cada zona do paiz.

A primeira parte abre com um capitulo em que são reconhecidas as principaes providencias tomadas para melhorar a administração das linhas do Estado. O segundo capitulo é consagrado ao importante e espinhoso

problema suscitado pela necessidade de as dotar com estações terminaes dignas do seu papel.

Nos dois capitulos seguintes encontramos historiados os esforços empenhados para a construcção das linhas complementares nas regiões extremas do paiz, pela acção directa do Estado.

A segunda parte abrange tres capitulos referentes ás linhas das tres zonas: norte, centro e sul, concedidas a companhias.

Cada capitulo divide-se em paragraphos, em que se faz a historia de cada uma das linhas.

No proposito de referir e justificar os actos da sua administração, foi mais longe, e ainda bem, o sr. Conde de Paçô-Vieira, recordando os antecedentes de cada uma das questões de que se occupára, constituindo assim o seu livro utilissimo repositório de dados historicos.

Em appendice são publicadas as propostas de lei sobre caminhos de ferro, a sentença arbitral da Beira Alta e outros documentos d'egual importancia.

A singeleza e verdade com que os factos são referidos e commentados fazem d'esse livro a mais cabal justificação de uma administração tão notavel pela excellencia das intenções e pela isenção politica, como pela energia e perseverança na realização do plano formado.

O sr. Conde de Paçô-Vieira, conscio da importancia economica da viação accelerada, crente nos recursos de que o paiz dispõe, quiz impulsioná-la vivamente. Não enveredou, porém, pelo caminho infelizmente tão querido dos nossos homens publicos.

Não obedeceu ao prurido reformador, que não deixa pedra sobre pedra da obra dos antecessores, para erigir em sistema a detestavel instabilidade e incoherencia, de que em geral enferma a nossa administração. Adoptou para criterio fundamental o lemma de que a administração não deve ser sacrificada á politica e que a melhor politica é uma boa e honesta administração.

Por diversas vezes se acharam em conflicto as exigencias partidarias e as conveniencias publicas: não hesitou o illustre ministro, sacrificando as primeiras ás segundas. Sirva de exemplo, entre outros, a annullação da concessão do caminho de ferro americano de Valença a Monsão e a recusa da garantia de juro a uma linha de via reduzida entre esses pontos, pela qual se pretendia substituir o prolongamento de via larga da linha do Minho, classificado em 1900. O estudo que acaba de ser feito, mostrando que esse prolongamento custará apenas 15:000\$000 por kilometro e dando logar pela identidade da largura de via a uma exploração economica com o mesmo material circulante, vem justificar a tenacidade com que o sr. Conde de Paçô-Vieira resistiu ás instancias dos seus correlegionarios politicos, adoptando a solução que mais convinha aos interesses do Estado. Exemplo não menos frisante é o da escolha da directriz do primeiro lance da linha do valle do Tamega.

Estava em vigor o regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899. A despeito das enormes difficuldades inherentes ao periodo de transição e devidas em grande parte á deficiencia de pessoal idoneo, a transformação ia-se operando e anteviam-se já os fructos do sistema. Teve nelle fé o illustre ministro. Confiou plenamente na corporação encarregada de gerir as linhas do Estado. A continuidade da acção administrativa, fundamento essencial de progresso seguro, julgou-a imprescindivel. Por

isso poudo fazer muito em pouco tempo, encontrando no Conselho de administração dos caminhos de ferro o que esperava: a mais leal e dedicada cooperação, isenta de preocupações partidarias, como era proprio do caracter e devoção civica dos seus membros e especialmente do seu digno presidente, o sr. conselheiro Pereira de Miranda.

Nesta boa terra, em que escasseiam os trabalhadores e superabundam os criticos, armados do inevitavel instrumento optico que lhes apresenta deformadas as melhores intenções, não faltou quem amesquinhasse a acção governativa do novo ministro, attribuindo aos seus subordinados os projectos por elle apresentados.

Como se os ministros podessem dispensar a collaboraçaõ tecnica e burocratica, quando perfilham ideias uteis, ou procuram realizar as suas proprias! Ao ministro cumpre apreciar o alcance e a oportunidade de uma providencia, aquilata-la com a sua critica, e depois da resolução tomada, abrir-lhe caminho, aplanando e vencendo as difficuldades politicas e administrativas. Sem a cooperação dos especialistas de cada ramo da administração, impossivel seria ao ministro desempenhar cabalmente a sua missão, ainda quando fosse dotado d'exceptionalissimas faculdades de trabalho e possuísse copioso cabedal de conhecimentos mais variados, e ter tempo para a gerencia de uma pasta tão complexa como a das obras publicas, commercio e industria.

Assim o compreendeu o sr. Conde de Paçõ-Vieira. Desejando desenvolver a viação accelerada, apenas se inteirou do partido que podia tirar do regimen vigente, fez todos os esforços para num final de sessão apresentar e fazer discutir a sua proposta, convertida em lei de 1 de julho de 1903.

Mudaram então de tactica os zoilos. «Poeirada! caminhos de ferro no papel para armar ao effeito, como se fosse possivel obter recursos para os construir!».

Não tardou o desmentido aos vaticinios pessimistas. Não descansou o ministro enquanto não realizou o primeiro emprestimo, deixando as negociações entabuladas para o segundo, quando saiu do poder.

De todas as suas diligencias e trabalhos dá conta exacta o livro, sem jactancias nem falsas modestias.

A eloquencia dos factos dispensa amplificações laudatorias, mórmente quando agrupados e ordenados methodicamente. Aos que pretenderam amesquinhar a sua administração ou apoucar os serviços prestados, responde o livro, e contra factos e datas não ha má vontade que prevaleça.

E tanta foi ella que rastejou até, como sempre venenosa, infamando a medo. Ha no livro desdenhosas mas claras allusões a esses manejos viperinos.

Uma d'ellas merece mais minuciosa referencia:

Por erro de officio da Agencia Financial de Londres o deposito de Blackwood, concessionario das linhas do Minho que devia ser feito lá em dinheiro, realizou-se por um cheque de £ 3.500 em meu nome, que a Agencia recebera e o Ministerio da Fazenda enviou officialmente. Foi mandado cobrar ao Banco Lisboa & Açores pela Thesouraria da Direcção do Sul e Sueste e depositada a quantia recebida na Caixa Geral de Depositos em nome de Blackwood.

Passado algum tempo, ao referir estes factos a um amigo meu, teve este ensejo de me contar, o que se acañhara de fazer antes, que alguém estranhara o facto de vir de Londres um cheque para mim e tivera o cuidado de tirar mysteriosamente copia d'elle como arma para futuras campanhas. Não se sabia bem se a importancia do cheque era para mim, se para o ministro por meu intermédio. E cochichava-se a surpresa causada pela fragilidade humana na minha pessoa, recebendo de conta propria ou alheia tão vistosas luvas.

Não é comica, a força de ser vil, a conjectura?

E a arbitragem da Beira Alta?!

Como se procurou diffamar o ministro, dando-o como vendido á entidade financeira de interesses oppostos aos do Estado! Até se apontava o objecto que constituiria a peita. O ingrato ministro não a agradeceu como se prognosticava, porque ás suas diligencias se deve em grande parte a solução, favoravel para o Estado, de tão importante questão, ameaça pendente sobre o Thesouro havia tantos annos.

Se até um *amigo* e redactor de um jornal de larga circulação foi *caridosamente* prevenir o ministro de que se preparava contra elle uma campanha de diffamação, se resolvesse determinado negocio pela forma que mais convinha aos interesses do Estado! Ao que elle respondeu com o desdem que o caso merecia de quem caminha pela estrada real da honestidade.

Outra nota caracteristica, de timbre diverso, mas não menos comica, convém referir, para se avaliar de quanta força de animo precisam os homens publicos para não descoroçoarem perante as paixões mesquinhas que desnorteiam a opinião.

Dormia Braga o somno da indifferença, quando foi aberto concurso para a concessão dos caminhos de ferro que interessavam á cidade e cujo trafego provavel aconselhava o recurso a uma empresa concessionaria.

Procurou a cidade angariar concorrentes e fazer propaganda em favor do empreendimento para affrontar capitaes? Não. Formou comissões de vigilancia mais platonicas que as dos classicos palmipedes do Capitolio; formulou exigencias pueris sobre a sede da companhia e das officinas. A cada concurso deserto, descompunham o ministro os irados e não facundos correspondentes de jornaes, como se lhe incumbisse o dever de prender capitalistas para concessionarios.

Realiza-se terceiro concurso. A custo se obtém um concorrente. Depois de mil difficuldades e contrariedades, consegue-se fazer realizar o deposito e assignar o contrato. Pois as moscas bracarenses, ufanas, como as da fabula, por terem levado o carro ao alto da ladeira, zumbiam pouco depois que tudo era phantasmagoria para os illudir, que o deposito fóra feito com dinheiro do Estado, que tudo era burla. E quando um dia as linhas se construam, ha de dar gosto vê-los, consciuos do serviço que prestaram, exclamarem na intimidade: «Se não fossemos nós, nada se teria feito!»

A rocha Tarpeia depois do Capitolio: estava na logica da ingratitude.

Inutil se torna alongar estas divagações a proposito de um livro que me não propuz apreciar, para que me não taxassem de parcial, mas que não podia passar sem referencia.

Do muito que fez tem o sr. conde de Paçõ Vieira a melhor recompensa no testemunho da sua consciencia. Quem lêr o seu livro não lhe poderá contestar que no periodo curtissimo da sua administração serviu o seu paiz bem e honestamente. Os homens imparciaes assim o confessarão. Aos zoilos e invejosos, deixá-los obedecer á triste lei da sua natureza!

J. Fernando de Sousa.

Contribuição industrial

Com as perturbações politicas de desoladora gravidade e com as deploraveis questões de que tem sido theatro as côrtes portuguezas, fez-se um verdadeiro parenthesis na actividade do governo e na acção administrativa que lhe compete.

A sua attenção está dirigida para as discussões sobre uns episodios, que pôdem ter grande importancia na vida d'um partido militante mas que nenhuma teem na vida da nação.

Os graves problemas que urge resolver, estão de lado, á espera da serenidade e do tempo propicios.

A larga copia de propostas ministeriaes com que alguns membros do governo pertenderam demonstrar que tinham iniciativa, condição e faculdades de trabalho, pizeram se de banda.

Parece que apenas se quiz evidenciar que havia folego para reformas, o que aliás se deprehe de algumas d'essas propostas de reformas, feitas mais para accrescentar o numero, do que para realmente se discutirem e votarem.

E assim nos vamos illudindo mutuamente, deixando decorrer um tempo precioso, esterilizando-nos em pu-

gnas, infelizes e desprestigiosas luctas, enquanto lá fóra outros povos progridem e avançam.

Graves problemas affligem a vida nacional. Quem viaja pela provincia, fóra do meio artificial da politica e em contacto com os productores da riqueza publica, com os que pagam para as cigarras parlamentares, a breve trecho se convence da necessidade urgente de atalhar varios males, que se tornam maiores á medida que se lhes protela o remedio.

A crise vinicola tem uma importancia real e grande. A ruina bate á porta de muitas familias, que não realizam na venda das colheitas o bastante para satisfazer aos encargos da propria lavoura.

A industria, e especialmente a industria testil, ha annos que se debate afflictivamente numa crise angustiosa, que reclama a maior attenção dos poderes publicos tanto pela importancia dos capitales que nella estão applicados, como pelo numero de braços que d'ella ganham o sustento.

A primeira industria mundial, a primeira tambem no nosso paiz, fecha os seus balanços com largos prejuizos de ha cinco annos para cá.

E estes prejuizos accrescentam-se ainda com a verba devida ao Estado por uma contribuição injusta, depauperante e exhaustiva — a contribuição industrial pelo sistema que se adopta.

Parece que onde não ha lucros não ha materia tributavel.

Se um senhorio tem devoluto as suas casas ou nelas sem rendeiro alguns compartimentos, não paga por elles contribuição predial.

Se uma vinha se perdeu pela ruina das cêpas devastadas pela filoxera ou um pinhal ardeu, não ha rendimento, não é devida a contribuição, que se annulla.

Uma das condições indispensaveis para o imposto é a de ser justo e equitativamente distribuido.

A contribuição industrial, porém, na industria fabril paga-se embora haja prejuizos e prejuizos grandes.

Como é lançada, mais parece uma multa contra a producção, do que um imposto.

Nada mais justo do que, quem aufere interesses ou os póde auferir por qualquer modo, contribua com a sua quota parte para as despesas geraes; nada mais extranhavel do que ser o proprio Estado quem, em vez de proteger e auxiliar o desenvolvimento do trabalho nacional, tonificando-o, impulsionando-o, o estrangula e mata.

Dizer a uma empresa industrial que sacrifica o seu activo mantendo-se em laboração á espera de melhores dias, perdendo todos os annos, para garantir o salario aos seus operarios, para não inutilizar o tempo e o dinheiro que representa a sua aprendizagem ou instrucção profissional, para não dispersar a sua clientella; que defrauda os seus fundos de reserva e não póde distribuir um ceutil de dividendos aos seus accionistas; dizer-lhe que avolume ainda o seu desequilibrio pagando um pesado imposto por cada orgão de trabalho que tiver em laboração, é contraproducente, é iniquo e absurdo. Não se vê claramente que isso corresponde a matar a gallinha dos ovos de ouro? que essa contribuição assim arrancada não é rendimento mas é capital eliminado á empresa? que sem capital ella não póde laborar, e que não laborando o Estado secca a fonte de receita?

O sistema de imposição pelos chamados *indicadores industriaes*, que ainda podia defender-se para os casos em que a producção é normal, sem sobresaltos, não se compreende em industrias que pelas convulsões do mercado hoje tem umas machinas em trabalho amanhã outras.

E depois, se ao menos houvesse escrupulo, attenção e equidade na classificação dos taes indicadores! Se as taxas fossem moderadas!

As representações e instancias das classes interessadas justificando eloquentemente essas incoherencias e estes inconvenientes encontraram echos nos governos, que sem discrepancia concordaram em modificar uma tão anormal e tão insustentavel situação.

O sr. Mattoso Santos, o sr. Teixeira de Sousa, o sr. Pequito, o proprio sr. Espergueira entendiam que devia alterar-se a lei e diziam-o publicamente, nos seus relatorios ou pelas suas propostas.

Mas os tempos vão passando.

Surgem as questões politicas, os parlamentos que mais parecem orgãos para fazer e desfazer ministerios do que para redigir e votar leis sabias e justas, discutem porque saiu ou entrou tal ministro e a lei da contribuição industrial por indicadores subsiste com todas as suas iniquidades com todas as suas nefastas consequencias.

Parece que para a vida nacional é mais importante saber-se se o sr. presidente do-conselho levou ou não levou a conselho de ministros o projecto de contrato dos tabacos, do que a alteração de uma lei, que, a continuar, acaba por levar á fallencia grande numero de empresas fabris.

Prefere-se demonstrar que os dessidentes do partido progressista tiveram ou não tiveram rasão na sua dissidencia, a estudar as alterações que devem introduzir-se na pauta das alfandegas, o factor que tão profundamente affecta a economia d'uma nação.

A' discussão de tratados com que porventura se logre algum pequeno beneficio para a nossa exportação miniguada, antepõe-se o constatar o facto do reviramento de opinião do sr. general Espergueira, resignadamente silencioso e singularmente paciente.

Abrem-se as camaras e surge uma esperanza, mas a questão politica apparece e logo essa esperanza se esvae.

Adiam-se as còrtes, confia-se em que as paixões se acalmem e possa emfim tratar-se de cousas uteis. Mal reabrem, porém, logo se pensa em dissolução, em mudanças de situação, e os problemas capitales jazem esquecidos, no esteril abandono das causas perdidas.

E, quando se reclama com voz mais alta um pouco de attenção para as necessidades publicas, ha logo palavras inflammadas contra a industria nacional que só sabe produzir mercê da pauta, para a lavoura nacional que se soccorre a leis de excepção, sem se attender a que ha leis iniquas que pesam sobre as classes productoras com densidade de chumbo, e que ha politicos que sustentam pela palavra e pelas obras que a missão que mais lhes compete é a de defender e atacar determinados homens embora eminentes, que não a de pugnar por ideias e pelo bem da nação.

D'ahi vem o desdem que as classes productoras mal encobrem pelas chamadas dirigentes.

Não se enganem capitulando de interesse publico o mobil que attrae ás camaras numerosos espectadores em dias de escandalo. As salas do parlamento não se enchem com os que mourejam na lucta do trabalho.

E' a curiosidade doentia que accumula as galerias, d'onde ainda por vezes sae alguma exclamação suggestiva. Os que trabalham, os que teem responsabilidade de dar salario a numerosas familias, nas officinas, nas vinhas, nos campos, esses, desalentados e descrentes, sem surpresas nem admiração, entristecem-se quando veem o que somos e o que podiamos sêr, quando sabem do que se faz lá fóra e que aqui não chega a fazer-se; desfallecem na lucta; retraem-se sem confiança nas suas iniciativas; e até se indignam ao saher a que chegou o decôro do poder.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Trabalho Industrial

Tendo os aferidores de pesos e medidas, em virtude das obrigações impostas pelos regulamentos, de aferir os pesos e balanças das estações de vias ferreas que muitas vezes ficam a consideraveis distancias das sedes dos concelhos;

E não sendo justo que por este serviço cobrem sómente o dobro da taxa, como manda o regulamento de 23 de março de 1869, para as aferições fóra da officina, mas dentro da sede do concelho:

Determina Sua Majestade El-Rei que, em harmonia com o dis-

posto na circular de 14 de julho de 1880 para os ex-fiscaes aferidores, os aferidores de pesos e medidas cobrem das empresas ferro-viarias a quantia de 33 réis por cada kilometro que houver, por via ordinaria, entre a sede da officina de aferição e a respectiva estação, devendo passar o competente recibo em que seja discriminado quanto cabe pela aferição e quanto pelo subsidio de marcha.

Paço em 21 de agosto de 1903. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Por ter saído inexacta no *Diario do Governo* n.º 181, de 14 do corrente, se publica novamente a seguinte portaria:

Sua Magestade El-Rei, attendendo ás informações do governador geral da provincia de Moçambique: ha por bem determinar que o n.º 1.º da portaria de 22 de novembro de 1901 fique tendo a seguinte redacção:

1.º As indemnizações que a administração do caminho de ferro de Lourenço Marques haja de pagar por perdas ou avarias de mercadorias de valor, especificadas na clausula n.º 9 do livro de tarifas do caminho de ferro de Lourenço Marques e não seguradas, não poderão exceder 10 libras por cada volume, ficando a fixação da referida indemnização ao arbitrio da administração do caminho de ferro.

Paço, em 21 de julho de 1905. — Manoel Antonio Moreira Junior.

NOTAS DE VIAGEM

A difficuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — Publicações — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal.

VII

A linha mais directa de Chicago para Montreal (Canadá) é evidentemente a do chamado Grand Trunk.

Que isto de achar, na America, qual é a linha mais directa entre dois pontos é problema que não se resolve pelas simples noções de geometria elementar.

Hay que distinguir, como se diz numa conhecida zarzuela.

Como as companhias são muitas e varias as linhas que servem os mesmos pontos, todas essas companhias publicam uns folhetos (*folders*) em que, apresentando o seu traçado em recta tratam de entortar o das outras, de forma que comparando-se quatro ou mais d'esses pequenos mappas fica-se numa perplexidade desesperadora, porque todos os caminhos são mais directos do que os outros.

Ha até quem demonstre, graphicamente, que a linha mais curta de S. Francisco a Nova York é por Nova Orleans enquanto outros provam que o mais rapido percurso de Chicago para o Mexico é por Kansas e El Paso.

E não deixam, por vezes, de ter razão. Como a competencia é enorme, o caminho mais curto, em tempo, ou mais commodo em confortos, succede ser o mais tortuoso e arrevezado.

Mas o trajecto pelo Grand Trunk reúne ás condições de rapidez as de segurança e commodidade, de uma forma inexcédível.

Com andamento rapidissimo o comboio deslisava tão suavemente sobre os pesados carris que, ao acordar-se, de noite, julgavamos que o trem estava parado.

Impressionou agradavelmente, logo á partida, todos os excursionistas, a apreciavel offerta de dois lindissimos livros descriptivos da linha, expressamente feitos para os delegados do congresso.

Não seguiu a companhia o exemplo da casa Pullman que aproveitou a visita dos congressistas para aliviar os seus armarios d'uns velhos folhetos que lhe haviam sobrado das ultimas exposições.

O unico senão que notamos nestas e noutras publicações que foram distribuidas, é o serem só em inglez, idioma que nem todos os congressistas conheciam tão

bem que a leitura de numerosas paginas não lhes fatisse o espirito. E' facto que se a America procura alargar o seu commercio nos mercados europeos, na questão de viagens conserva-se num exclusivismo restricto, fazendo milhões de publicações de reclamo, mas só no idioma patrio, como só tratando de chamar os seus compatriotas.

Nesta viagem, como tinha que se ir ás quedas do Niagara, o comboio em vez de seguir o troço de linha directo, entre Port Huron e Toronto, tomou a linha de Hamilton.

Mal rompia a manhã e já os viajantes se levantavam, encantados com a perspectiva do lago Outario que se lhe apresentava á esquerda, e anciosos por admirarem as extraordinarias quedas d'agua, as maiores e mais bellas do mundo.

Quando mais tarde, depois de um passeio ás grandiosas forças hydraulicas, que fornecem uma energia de 80.000 cavallos-vapor, das suas 21 turbinas, e de uma visita a uma interessante e bellamente montada fabrica de biscoitos e bolachas, em que só a machina trabalha os productos, desde a operação da amassadura até a do seu empacotamento, quando mais tarde, diziamos, os viajantes foram conduzidos deante d'aquellas enormes massas d'agua que, com um ruido ensurdecador precipita com furor selvagem de 50 metros de altura, na extensão de 330 metros, um volume de 275.000 pés cubicos por segundo, a impressão dos visitantes não poude deixar de ser extraordinaria, esmagadora.

Ante aquella voragem continua sentimo-nos pequenos, como que medimos mentalmente a impotencia do nosso esforço para deter na sua queda aquella enormidade de liquido que se lança enfurecido a nossos pés, se a vemos do Prospect Point; quasi sobre a nossa cabeça, se a contemplamos do rio.

E mesmo por sobre a nossa cabeça podemos admirar-lhe a bravura, se nos arriscarmos a passar a chamada *Gruta dos ventos*, travessia arriscada, por debaixo das aguas da cascata, que, de tantos excursionistas só o bravo San Laurent, do Norte de Espanha, se aventurou a fazer.

Não veio de lá muito satisfeito, pelo mau quarto d'hora que passou, mas veio coberto d'agua e de gloria que aqui lhe completamos inscrevendo-lhe o nome e louvando-lhe a coragem... que não tivemos.

E' viagem d'americano — não se imagine que é carro electrico por que se faz a pé por uma estreita enfiada de pedras.

Não ha no mundo outra maravilha que se eguale a estas cascatas nem que tantas condições reünam para o publico commodamente as admirar.

Uma bella estrada conduz aos promontorios que se lhes interpõem; ao rio desce-se num ascensor, ahi encontramos um vapor em que se toma logar, e envergando um fato d'oleado ahi vamos até perto das quedas, abrindo os olhos a custo sobre as rajadas de vento que nos arremessa a agua pulverizada contra o rosto; finalmente, tomam-se as linhas electricas da *Balt Line* e *Great Gorge Route* e por ellas se percorre toda a garganta, vendo-se as quedas sob todos os aspectos, sendo encantador o triplice arco iris que, á hora do sol, se produz na chamada «ferradura».

A mesma linha do Grand Trunk conduz de Burlington, entroncamento da linha directa, a Montreal, a bella cidade canadiense, terminando pela notavel ponte sobre o rio de S. Lourenço, de 2.043 metros em 24 tramos de 75 metros, e um, o central, de 102 metros, sendo o peso do ferro 22.000 toneladas (inglezas) e o custo da construcção 7.000 contos de réis.

Mas quem quizer ter outro passeio sensacional passará, em Lachine para um vapor que conduz d'ahi a Montreal, passando sobre os rapidos, passagem que dá a illusão de se estar no alto mar sob tormentosa tempestade.

Montreal é a maior cidade do Canadá, e o centro commercial das suas provincias do leste.

Se não é a capital efectiva, titulo que pertence a Quebec, é a capital commercial, como Nova York para os Estados Unidos.

Recostada sobre o monte que lhe dá o nome, as suas ruas são em forte rampa, formando as transversaes como

que uma colossal escada cujo patamar superior é o bello parque, de onde é esplendido o panorama que se gosa, de toda cidade, o rio de S. Lourenço, alcançando a vista até enorme distancia.

Cidade catholica, é grande o numero das suas egrejas; cidade franceza de origem ouve-se fallar a cada momento o idioma de Victor Hugo; cidade hoje inglesa, junto da grande republica, parece-se com todas as cidades d'esta, nas suas edificações pequenas, ajardinadas na frente; nos seus edificios officiaes e grandes armazens, pesados e vastos, no cosmopolitismo da sua população em que o menos que ha são inglezes; nas suas ruas e avenidas cheias de elegantes damas, circulando apressadamente, sós, o corpo todo vestido de branco, os dentes todos vestidos de ouro.

Caminho de ferro de S. Thomé

Uma das propostas apresentadas ás côrtes pelo sr. ministro da marinha refere-se ao estabelecimento da viação accelerada na ilha de S. Thomé, sem duvida a mais prospera de todas as nossas colonias, cujo desenvolvimento é devido á iniciativa e actividade particular.

Desde 1896 que os governos teem procurado desenvolver a viação naquella ilha, mas as condições topographicas do terreno erriçam de difficuldades a realização de todos os projectos.

D'esta vez o governo para superar embaraços appela para os proprietarios agricolas da ilha.

E' baseada na conjugação dos dois exforços, o do Estado e o dos particulares, o actual projecto apresentado ás Camaras.

Como já dissémos as condições topographicas da ilha e as suas reduzidas dimensões fazem pôr de lado a ideia de uma rede geral de caminhos de ferro em S. Thomé, pelo grande dispendio a que chegaria a sua construcção, difficuldade do traçado e prejuizos certos da exploração.

Apresenta-se pois naturalmente a ideia de pequenos troços de caminhos de ferro disseminados pela ilha para cuja construcção e exploração concorrem quasi exclusivamente os capitaes interessados na ilha.

O grande perimetro molhado da Ilha de S. Thomé, que é guarnecido de excellentes bahias, como sejam Praia Melão, Angolares, Agua Izé, Praia Grande, S. Miguel, Fernão Dias e outras, por onde até já fazem escala regular os vapores de circumnavegação, indica naturalmente, e até impõe, a via maritima como principal modo dos seus transportes para o porto principal, na bahia Anna de Chaves. Como ligação indispensavel dos diferentes centros agricolas, representados por grupos maiores ou menores de propriedades, com essas bahias secundarias, é que apparece a necessidade dos *caminhos de ferro radionaes* que, quanto possivel, virão a seguir os valles dos rios mais importantes da ilha.

Outros iriam ligá-las transversalmente, procurando assim servir os interesses de todos os pontos importantes pela sua producção, pois que pela população, excepção feita da capital, nenhum ha que mereça menção.

Para facilitar a realização d'este projecto confere o Estado vantagens maiores ou menores em harmonia com a importancia dos interesses a servir.

E' regulada pela quantidade e valor do seu trafego a protecção ou regalia, concedida a esta ou áquella região para lhe facilitar o estabelecimento do caminho de ferro. Os particulares interessados procuram as vantagens que o Estado se presta a proporcionar-lhes, e este attende-os dentro dos limites dos recursos financeiros da provincia.

E' assim que se estabelecem os dois principios de favorecimento na construcção dos *caminhos de ferro collectivos* e dos *caminhos de ferro restrictos*. A base adotada para a classificação foi, como não podia deixar de ser, o trafego que concedem as propriedades interessadas, o que, dada a extensão média das propriedades em S. Thomé e a densidade da sua producção, facilmente se transforma no numero minimo das propriedades que se pôdem agrupar para requerer ao Governo o seu caminho de ferro.

Aos caminhos de ferro que sirvam o minimo de dez

propriedades, representando pelo menos 1.000 toneladas de productos de exportação, o que corresponde a mais de 1.500 de trafego total, concedeu-se as maiores vantagens. São os caminhos de ferro collectivos.

Fazendo para estes o Governo á sua conta, toda a infraestrutura, o que é mesmo mais do que a simples construcção de uma estrada com a mesma directriz geral, a parte de capital que os particulares ali vão applicar, na superestrutura e material circulante, é de tal modo reduzida que nem merece ser considerada num balanço serio dos lucros totaes, indirectos principalmente, que o sistema lhes proporciona.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa de despesas accessorias dos caminhos de ferro do Estado. — Foi auctorizada a eliminação do § 2.º do art. 14.º que prescrevia o augmento do minimo de carga por vagon para os de mais de 10 toneladas, quando requisitado pelo expedidor, tornando-se assim mais liberal a tarifa e uniformizando-se com as condições de applicação das tarifas especiaes de pequena velocidade.

A linha do Valle do Vouga

Do «Diario do Governo» extraímos o relatorio que precede a proposta para a approvação do contrato da concessão d'esta linha.

Senhores. — Foi apresentada na passada legislatura pelo Governo transacto a proposta de lei n.º 2-B, de 7 de outubro de 1901, relevando o da responsabilidade em que incorreria pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio e celebração do contrato, de 27 de setembro do mesmo anno, de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, com garantia de juro. Chegou essa proposta a ter parecer favoravel da commissão respectiva, que a transformou no projecto de lei n.º 7, de 11 do mesmo mez.

No relatorio que a antecedia eram expostas as razões que levaram o Governo a assim proceder, excedendo as suas faculdades legaes para attender as representações dos povos interessados na construcção d'aquellas linhas.

Ponderava-se que, pela productividade das mesmas e augmento de rendimento que vão determinar nas linhas do Estado, não traria a concessão encargos ao Thesouro. Recorrera-se á garantia de juro por não terem surtido effeito as diligencias empenhadas para a concessão nos termos da lei vigente. Publicára-se o decreto para não perder, em resultado de circumstancias occasionaes e imprevistas, o ensejo da construcção das linhas, para o que houvera uma proposta.

Perante esse facto consummado e traduzido num contrato definitivo julgo que a continuidade da acção governativa e o respeito dos preceitos constitucionaes exigem que egual proposta vos seja apresentada para regularizar o que de anormal houve na elaboração d'esse contrato.

A intima affinidade de assuntos leva naturalmente a incluir na mesma proposta a approvação do contrato provisorio, celebrado em 23 de abril ultimo com o concessionario da linha do Valle do Vouga, para substituir a cedencia do producto dos impostos de transito e sello, durante os primeiros trinta annos de exploração, pela garantia do complemento do juro de 5 por cento em relação ao capital de 20:000\$000 réis por kilometro em determinadas condições.

A concessão feita em 1889, a que o alvará de 23 de maio de 1901 applicára as vantagens que a base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 assegura ás linhas da rede complementar, não surtira effeito até o presente, a despeito das multiplas e prolongadas diligencias do concessionario para angariar capitaes, e da manifesta productividade da linha.

A seriedade do proposito estava demonstrada pela realização do deposito e pela apresentação do projecto, approved por portaria de 30 de outubro de 1903.

Requeru o concessionario a substituição da cedencia de impostos pela garantia de juro em termos analogos aos estipulados no decreto com força de lei de 2 de maio de 1904 para as linhas do Minho, compromettendo-se a construir a linha logo que essa modificação afoitasse o capital, garantindo-lhe a remuneração.

Estava provado que sem garantia de juro não podia levar-se por deante a construcção. Não convinha empreendê-la, depois de caducar a actual concessão, por conta do Estado, que tomou já so-

bre si nas regiões extremas do paiz a construcção de numerosas linhas a que tem de applicar os recursos que ao credito podem razoavelmente ser pedidos.

Abrir concurso para base de um contrato provisorio, não era possível enquanto não caducasse a concessão, sendo incerto o resultado a não se elevar muito a base de licitação. Protrahir-se-hia assim a realização de um melhoramento ha tanto tempo solicitado, e que longe de onerar o Thesouro desenvolverá a riqueza publica.

Os elementos de trafego provavel da linha do Vouga levam á previsão segura de que a garantia de juro será mais apoio moral que adeantamento effectivo, aliás de diminuta cifra, que cabe folgadoamente nas disponibilidades crescentes da verba respectiva do Orçamento Geral do Estado.

Para o Thesouro havia ainda manifesta vantagem na troca de um subsidio, consistindo na cedencia, sem restituição, de receitas importantes e equivalentes a 7 por cento do rendimento bruto da linha durante trinta annos, por um adeantamento reembolsavel com juros, que poderá não ser necessario, e quando o seja attingirá modestas proporções. Foi pois celebrado um contrato provisorio, modificando o actual ponto indicado.

As condições a que essa garantia fica sujeita são as mais vantajosas que até hoje se tem estipulado. Com effeito, o desembolso do Estado é limitado a 3 por cento de 20:000\$000 réis por kilometro, como nas do Alto Minho, em vez de 4,5 por cento sobre 25:990\$000 réis na linha de Mirandella a Bragança, ou sobre 26:000\$000 réis conforme foi autorizado por lei de 24 de maio de 1902 para a linha da Regoa a Chaves, e 5,5 por cento sobre 19:692\$000 réis para a linha de Foz Tua a Mirandella, 22:880\$000 réis para a de Santa Comba a Vizeu e 35:800\$000 réis para a da Beira Baixa.

O minimo da despesa de exploração, computado em 650\$000 réis, é tambem o mais baixo, pois se estipulára 1:000\$000 réis para a Beira Baixa e 700\$000 réis para as linhas da Companhia Nacional e do Alto Minho.

As regras fixadas constituem incentivo para a empresa desenvolver o seu trafego, assegurando-lhe o maximo lucro no periodo em que a garantia de juro deixa quasi de ser precisa, e corrigindo assim o defeito de que póde enfermar esta forma de subsidio.

Sobre o contrato das linhas do Alto Minho ha ainda a vantagem de ser o deposito de garantia muito mais avultado, 50:000\$000 réis em vez de 24:000\$000 réis.

Razões de equidade e de conveniencia publica tão ponderosas não podiam deixar de levar o Governo ao convencimento de que modificando o contrato de concessão prestava um bom serviço ao paiz. E porque não cabia nas suas faculdades legais fazê-lo definitivamente, limitou-se a uma promessa de contrato, cujo valor fica dependente da resolução soberana do poder legislativo.

Antes de findar esta breve exposição, e para desfazer qualquer equivoco, devo ponderar que no contracto se faz referencia aos termos do alvará primitivo, que dava por origem á linha as proximidades da Torre da Eita, para aproveitar um troço da linha de Santa Comba Dão a Vizeu.

O estudo do projecto teve porém a cidade de Vizeu por origem, sendo assim attendidas as conveniencias regionaes, e nesses termos foi approvedo por portaria de 30 de outubro de 1903. E' pois Vizeu ponto obrigado do traçado.

ESTATISTICA INDUSTRIAL

Costuma frequentemente dizer-se que o nosso functionalismo não trabalha, que os logares publicos são méras sinecuras, que a obra produzida não corresponde ao dispendio que ella custa, adduzindo-se outras affirmações de igual jaez segundo o costume portuguezissimo de desdenharmos das cousas portuguezas e só acharmos bom o alheio.

Todavia, quem, desprevenido e sem premeditação ou pessimismo, quizer examinar o que se produz em diversos serviços publicos, e quem reflectir nos meios de trabalho que tem os nossos funcionarios, deve antes admirar-se pelo que se consegue fazer nalguns ramos e da obra útil que executam, obra infelizmente pouco conhecida e mal utilizada.

Para confirmação da nossa these basta indicar algumas publicações que se estão fazendo em tres ministerios.

Na secretaria dos negocios estrangeiros o boletim mensal com informações dos consules sobre o commercio e a industria dos paizes ou circumscripções onde se encontram é uma publicação de valor que merecia e devia ser lida e estudada attentamente pelos nossos negociantes e exportadores que compreendem a necessidade da lucta commercial nos diversos mercados e sabem que não podemos, sem grave risco, conservar a rotina dos nossos processos mercantis.

O ministerio da Fazenda, pela direcção geral da estatistica e dos proprios nacionaes, offerece-nos publicações de valor, essas mais geralmente consultadas principalmente as que se referem ao movimento commercial e marítimo organizadas pelas alfandegas.

No ministerio das obras publicas a Repartição do trabalho industrial da Direcção geral do commercio e industria, vae contribuindo d'uma maneira efficaç para o conhecimento dos diversos factores economicos e sociaes que interessam d'um modo muito directo ao problema da riqueza, da vida, da actividade d'um povo.

Esta repartição pelos seus agentes externos—as 5 circumscripções industriaes em que está dividido o reino com as ilhas adjacentes vae a um tempo recolhendo informações, dados e factos que é indispensavel conhecer para se poder apreciar o valor da nossa industria em geral ou de cada uma das industrias fabris que se exercem entre nós; vae inquirindo da sua capacidade productiva, do capital nellas empenhando, do pessoal que nellas labora e por ellas ganha o pão de cada dia, da sua potencia mecanica e sua natureza e portanto do aproveitamento que fazem das forças naturaes; e está organizando trabalhos e estudos especiaes, que não sendo publicados, por onde se demonstra a orientação scientifica e moderna que sabe imprimir-lhes o illustre funcionario de grande cultura e competencia que nas suas missões pelo estrangeiro muito tem visto e muito tem sabido ver, o conselheiro Madeira Pinto.

Basta recordar os trabalhos publicados pela direcção geral do commercio e industria em curto praso de tempo para isto se reconhecer.

A 1.^a circumscripção, que é a do Norte com sede no Porto, deu a lume um estudo sobre as instituições de previdencia e de beneficencia do districto do Porto.

Está alargando esse estudo a toda a circumscripção e ao mesmo tempo procedendo á organização das monographias especiaes da industria algodoeira e da industria das conservas.

A 2.^a circumscripção, com sede em Coimbra, tem no prelo uma vasta e interessante monographia sobre a industria ceramica, desde a olaria rudimentar e grosseira da louça de cosinha e utensilios domesticos usados pelo povo, á faiança ordinaria, á porcelana da Vista Alegre, aos materiaes de construcção das importantes fabricas da Pampilhosa e outras.

A 4.^a circumscripção, com sede em Evora, actualizando uma memoria sobre a industria corticeira, está procedendo a um vasto inquerito indirecto que se estenderá a todo o paiz recolhendo informações preciosas, de ordem technica, commercial e economica sobre esta interessante industria mixta, porque é agricola e fabril, que reclama a maior attenção da parte dos poderes publicos porque affecta uma numerosa classe de operarios, um dos melhores elementos de riqueza do nosso paiz.

A par d'isto acaba de publicar um interessante e methodico estudo estatistico descriptivo da industria dos conselhos compreendidos na area da circumscripção que constitue como que um levantamento d'uma carta ou planta topographica em escala reduzida na qual um simples golpe de vista nos faz reconhecer a feição de um vasto terreno que mal se definiria no nosso espirito com longas e penosas viagens através da area, representada graphicamente em uma simples folha de papel.

E não páram aqui os utilissimos trabalhos d'estes poucos funcionarios, que procedem ás provas das caldeiras de vapor, que estão organizando o recenseamento tecnico com as caracteristicas de todos os motores a vapor, de todos os motores d'explosão e de todos os motores hydraulicos; que tem a seu cargo a sympathica e altruista missão de inspectores do trabalho e que nesta qualidade, pouco a pouco, sem reacções graves vão conseguindo implantar o regimen benefico da protecção tutelar do Estado aos menores e ás mulheres.

Pela acção conjugada d'estes prestantes funcionarios que desempenham modesta e utilmente o seu papel, intervindo na conciliação das avaliações operarias, obrigando aos resguardos e precauções contra desastres operarios, colhendo informações estatisticas, póde a repartição que centraliza estes trabalhos ir pouco a pouco compendiando os summarios, organizando methodica-

mente os recenseamentos e as estatísticas que são a melhor e a mais segura base para os complexos estudos pelos quaes os governantes e os governados logram influir nos phenomenos sociaes e facilita os progressos d'uma nação.

Alguma cousa se vae fazendo entre nós portanto e bem merece o nosso modesto applauso os engenheiros como Adriano Monteiro, Visconde de Villarinho de S. Romão, Fernando Gíão, Ferreira Themudo, e magistrados como o dr. Victor dos Santos, o illustre presidente do tribunal d'arbitros avindores de Lisboa.

Não é todavia bastante o que se faz ou o que se pôde fazer com os escassos recursos de que se dispõe.

As estatísticas industriaes assim organizadas são por sua natureza morosas.

Mesmo com a boa vontade, competencia e actividade da 4.^a circumscripção industrial, a estatística agora publicada dos districtos de Evora, Beja e Faro em que a densidade industrial apenas tem algum relevo neste ultimo districto, levou tres annos a levantar.

Nas restantes circumscripções do reino com o pessoal limitado de que dispõem, levará mais tempo.

Falta a esta estatística a simultaneidade. Refere-se a epochas differentes.

Com tal methodo pôde conhecer-se a evolução porque passam as industrias, não se pôde saber qual o valor industrial do paiz num dado momento.

Só os inqueritos industriaes realizam este fim.

Fizeram-se dois e estava determinado que se repetissem periodicamente.

Depois que se effectuou a mudança ou reforma das pautas, não se realizou ainda nenhum; apenas a exposição industrial feita no malogrado museu industrial e commercial de Belem, extinto não se sabe bem porque, deu alguns elementos d'estudo sobre a influencia que tiveram nas industrias portuguezas as novas pautas.

Depois d'isso a crise, o premio do ouro que d'ella resultou, lançaram perturbações grandes — desconhece-se o modo porque incidiram.

Aperfeiçoam-se notavelmente alguns motores, vulgarizam-se os de explosão, surgem os de gaz pobre, utilizam-se com excellentes turbinas algumas quedas de agua, melhoram-se as transmissões, começam a estender-se os transportes electricos da força, dão-se crises extraordinarias nalgumas industrias como a da fição e tecelagem do algodão. E todos estes factos passam sem o devido registo e sem que possa estudar-se nelles as suas consequencias.

Os inqueritos industriaes periodicos são uma verdadeira necessidade.

Não bastam os trabalhos estatísticos habituaes e continuos das inspecções. Respondem elles a outros quesitos e além d'isso são limitados porque, sem que isso possa bem explicar-se, é facto que escapam á investigação e á alçada das inspecções grande numero de industrias que a *burocracia* acantonou noutras divisões.

Não pertencem as inspecções nem mesmo para effeitos estatísticos as industrias exercidas pelo Estado, ou com fiscalizações especiaes, arsenaes, impressas, officinas ferroviarias.

Não lhe pertencem as industrias que laboram em generos agricolas moagem de cereaes, queijarias, etc.

Não lhe pertencem ate aquellas fabricas em que houver transmissões electricas!

É claro que nestas circumstancias o apuramento estatístico tem de ser incompleto, não podendo assim saber-se qual o numero de caldeiras de vapor empregadas na industria, e qual a extensão da superficie de aquecimento dos geradores, qual o numero de cavallos vapor indicado ou effectivos dos motores industriaes, como não pôde tambem saber-se qual o numero de desastres operarios que ha a lamentar em cada anno, qual a frequencia d'esses desastres por determinadas profissões e tantos outros factos que é essencial reconhecer quando se trata por exemplo de seguros operarios contra desastres, das doenças profissionais, da mortalidade na industria, da alimentação das classes operarias, das suas instituições de previdencia, etc., etc.

Por tudo isto se vê que ha ainda muito a fazer nesta

ordem de trabalhos apesar da boa vontade que se revela nalguns apresentados já em publico.

Parece-nos todavia que era da maior conveniencia que a repartição official respectiva fizesse a publicação do boletim segundo os moldes do que publica o ministerio da industria e trabalho na Belgica, em que os relatorios, as monographias, as notas estatísticas de diversas ordens fossem apresentadas, e onde os estudiosos soubessem que encontravam tudo o que entre nós se vae fazendo relativamente ás magnas questões do operariado e da industria, que lá fôra preocupam os mais altos espiritos porque se referem á riqueza e prosperidade nacional e á situação d'uma numerosa classe de cidadãos que vae sendo uma verdadeira força no Estado e tem direito á protecção do poder central.

O. S.

O AR LIQUIDO

Era até ha pouco ainda um producto de problematica utilidade, mas de um momento para o outro começaram a apparecer vantajosas applicações d'este invento que não só é importantissimo para as investigações scientificas, mas tambem para a industria.

Deixou de ser por isso um producto de laboratorio, para ser produzido aos milhares de litros em varios estabelecimentos para esse fim creados tanto na America como na Europa.

Até agora na America para transportar as materias alimenticias a grandes distancias, sem que ficassem sujeitas á decomposição empregavam-se os vagões frigoríficos em que a baixa temperatura era produzida pelo gelo. Mas para se obter essa temperatura era necessaria uma quantidade de gelo que occupava a terça parte do vagon o que fazia encarecer o preço do frete.

Além d'isso com o emprego do gelo o ambiente do vagon torna-se humido o que facilita a decomposição das substancias a transportar.

Agora o ar liquido substitue o gelo, obtendo-se assim notaveis vantagens e evitando os inconvenientes apontados acima.

Bastam uns poucos litros de ar liquido collocados na parte superior do vagon para se manter por largo tempo uma temperatura tão baixa quanto seja necessaria. O ambiente do vagon conserva-se secco, o que quasi tanto como o frio concorre para a conservação das materias alimenticias a transportar.

Para a America principalmente esta descoberta é de grandissima importancia por causa da grande distancia a que ficam os centros de producção das pontes de embarque e de consumo.

Por meio do ar liquido poder-se-ha exportar economicamente em bello estado de conservação tanto os productos agricolas mais mimosos como as carnes mais delicadas, a grandes distancias.

E' de esperar que dentro em pouco se possa adoptar o ar liquido nos navios para o transporte de carnes, manteigas, peixes, fructas, hortaliças, etc., o que para nós será de grande vantagem, podendo assim enviar os nossos productos agricolas e o peixe das nossas costas aos mercados mais afastados, economicamente e em perfeito estado de conservação.

Outras applicações pôde ter ainda o ar liquido, como é a da ventilação dos hospitaes, theatros, egrejas, navios e minas.

Como explosivo, tem a vantagem de não ser preciso transportar grandes pesos. Para a guerra tem a grande vantagem de poder ser fabricado no proprio theatro da acção, fazendo desaparecer a necessidade de paioes, tão perigosos para as cidades e fortalezas.

Ao ar liquido está reservado o fazer uma verdadeira revolução na industria, com a construcção de motores especiaes baseados na extrema durabilidade d'aquelle producto.

O espirito humano não descança nunca; cada dia, cada hora que passa marca uma nova conquista da Humanidade.

Do Cabo ao Cairo

A linha do Cabo ao Cairo é considerada por um correspondente do *London Economist* apenas como um sonho.

Eis o que elle diz a tal respeito.

Nunca a actual geração verá o caminho de ferro do Cabo ao Cairo.

Tal empresa não se justifica, nem sob o ponto de vista financeiro, nem sob o ponto de vista commercial. E' materialmente impraticavel, e a Africa desenvolver-se-ha em todas as direcções antes que o sonhado caminho de ferro chegue a ser uma realidade.

A linha do Cabo á Rhodesia, a linha de Uganda e a linha do Egypto e Sudão, constituem a base do projecto. Mas para ligá-las entre si são precisos milhares e milhares de kilometros de novas linhas.

Nada justifica as immensas despesas a que este plano obriga. Ao contrario do que succedia com o Transiberiano e com as linhas do Pacifico, o commercio não sente a falta d'um transafricano: a via maritima é mais commodada e menos cara.

Claro é que se torna indispensavel abrir linhas ferreas em Africa, e hão de ser abertas dentro d'um praso mais ou menos longo. Mas essas linhas hão de ir directamente ao mar.

Por enquanto o commercio entre a Zambesia e Kartum é insignificante, e quando se desenvolva, a maior parte do trafego será absorvido pelo caminho de ferro de Uganda, agora em construcção que o levará á costa.

Ha ainda outra dificuldade: as tres linhas tem larguras differentes: a do Cabo á Rhodesia 1^m.67; a de Uganda 1 metro; as do Egypto e Sudão 1^m.435. Além d'isso os carris são de resistencia differente, não podendo os da Uganda e do Egypto e Sudão resistir ao esforço das locomotivas da linha do Cabo.

Finalmente, levanta-se um obstaculo natural: a zona immensa de terrenos pantanosos que se estende entre Gondokoro e o lago Victoria é que é impossivel vencer.

O trust dos telephones

Constituiu-se ha dias nos Estados Unidos, por iniciativa da Companhia «American Telephon and Telegraph», um *trust* a que adheriram quarenta e tres das mais importantes empresas telephonicas.

O capital é de 1.327 milhões de francos. Tem por fim crear uma rede telephonica que se estenda por todo o territorio norte-americano, proporcionando relações fa- ceis e rapidas entre Nova-York e S. Francisco e entre Tejas e Canada, isto é, de norte a sul, de este a leste, ligando assim os pontos mais distantes do vastissimo territorio dos Estados Unidos norte-americanos.

Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da acquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos ácerca de hoteis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Annuncia-se que no dia 9 de setembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta com-

panhia, rua de El-Rei n.º 99, 3.º andar, ao sorteio das noventa e nove obrigações que tem de ser amortizadas neste anno.

Lisboa, 24 de agosto de 1905 — Pela Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, os Administradores, Antonio Francisco da Costa Lima — M. Emygdio da Silva.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1905.

A quinzena finda foi fraquissima de negocio. A Bolsa esteve desanimada. Apenas o suprimento quebrou a monotonia.

Quinzena de cirios e romarias, para os pobres; quinzena de campos e praias para os ricos; e quinzena de amargos de bocca para o governo.

De negocios é que ninguém quiz saber.

No parlamento, a proposito do celebre contrato dos Tabacos vieram a saber-se cousas estupendas que no dizer de muitos farão com que não seja ainda o actual gabinete quem corte o nó gordio do contrato.

A questão tem echoado por todo o paiz e ha quem diga que se não resolverá sem a abertura de novo concurso, mas concurso de portas abertas, a que todos possam concorrer.

No mez de julho findo foram exportadas pela nossa praça 185.665 kilogrammas de sardinha em conserva de azeite, no valor de réis 16:710\$800.

Nos primeiros sete mezes d'este anno, desembarcaram nos caes de Santa Apollonia, Santos e Alcantara 361.813 toneladas de mercadorias estrangeiras, colonias africanas, Açores e Madeira.

Confrontando com o movimento de igual periodo do anno passado, apresenta um augmento de 21.332 toneladas.

Desde o dia 15 de setembro até 17 de outubro do corrente anno em todos os dias não santificados ou feriados, das dez horas e meia da manhã ás duas e meia da tarde, effectuar-se-ha na Junta do Credito Publico, o sorteio das relações para pagamento de juro da divida interna consolidada de 3 por cento relativas ao segundo semestre do corrente anno.

As relações, cuja importancia do juro, liquidada do imposto de rendimento, não fôr superior a 10\$500 réis, não carecem de sorteio e serão pagas em todos os dias designados para pagamento.

Não serão admittidas ao sorteio nem ao pagamento as relações que não se apresentarem devidamente processadas, bem como todas aquellas cuja ordem de pagamento não se apresentar preenchida em todos ou alguns dos seus dizeres.

Os fundos externos ficaram a 65\$800 e as inscrições ficaram com a ultima cotação a 42.

O papel da Companhia dos Tabacos, coupon, ficou a 114\$500. Os coupons dos Fosforos oscillaram entre 64\$100 e 64\$000, ficando nesta ultima cotação.

As acções da Companhia Nacional ficaram a 10\$500.

As da Companhia de Moçambique tendo estado a 5\$350, ficaram a 5\$300.

As da Companhia da Zambesia ficaram a 3\$600.

As da Companhia do Gaz passaram de 72\$700 a 73\$000.

Quanto a obrigações:

As da Companhia das Aguas, de 4 1/2 % ficaram a 82\$200; as Prediaes tiveram uma ligeira subida ficando a 87\$800.

As da Companhia Carris de ferro fecharam a 9\$800.

Em obrigações de caminhos de ferro, as da Companhia Real, 2.º grau, 3 % ficaram a 52\$700.

As do caminho de ferro atravez d'Africa a 87\$500.

As da Companhia Nacional, 2.ª série, a 70\$300.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 1/4	51 1/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque...	51	50 7/8	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	557	559	Cambio do Brazil...	18 1/8
» cheque.....	560	562	Premio da libra...	\$200
Berlim 90 d/v.....	228 1/2	229 1/2		e
» cheque.....	230	231		\$210
Francfort 90 d/v...	229	230		
» cheque....	230 1/2	231 1/2		
Madrid cheque....	705	715		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa : Inscriptões de assent.	42	41,85	41,50	-	41	40,90	40,85	41	41,10	41,20	-	41,75	41,85	42
» coupon ..	41,90	41,50	41,30	40,90	40,85	40,85	40,80	40,85	41	41,05	41	41,45	41,45	-
Obrig. 4 1/2 1888.....	-	20.300	20.250	-	20.200	-	20.150	20.150	20.150	-	20.150	20.100	20.150	-
» 4 1/2 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 1890 assent.....	-	62.000	61.500	61.600	-	62.200	62.200	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 1890 coupon int..	-	-	-	-	-	-	62.000	62.000	-	-	61.800	61.800	-	-
» externo 1.ª série.....	65.900	65.300	65.300	-	65.300	65.400	65.300	65.300	65.500	65.500	-	65.800	-	65.800
» 3 1/2 1905.....	9.450	9.450	-	9.400	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	-	-	9.450	9.450	9.450
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	177.800	-	177.800	177.800	177.800	177.800	-	-	-	-	177.800	177.800	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133.000	133.000	-	133.000	133.000
» » Nac. Ultramarino...	-	100.600	100.500	100.500	-	-	100.500	-	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	-
» » Lisboa & Açores...	-	-	-	120.000	120.000	-	120.500	-	-	118.500	120.000	120.500	-	-
» Tabacos coupon.....	121.000	120.500	-	-	-	117.500	119.000	-	-	-	115.400	-	-	114.500
» Comp. Phosphoros....	64.500	-	-	-	-	63.500	63.500	-	63.900	64.000	-	64.500	-	64.000
» » Real.....	-	68.000	-	-	-	66.900	-	66.800	67.500	-	-	66.800	67.500	65.000
» » Nacional.....	-	-	10.500	-	-	-	-	10.300	10.300	10.500	10.500	-	10.450	10.500
Obrig. prediaes 6 1/2.....	-	-	-	-	-	95.150	-	95.000	-	-	95.000	-	-	-
» » 5 1/2.....	88.650	-	88.150	88.150	88.150	88.150	88.000	88.150	-	-	88.000	-	87.700	87.800
» C.ª Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	35.200	-	-	35.000	-	35.000	-	34.900
» » Real 3 1/2 1.º grau	-	-	-	72.500	-	-	-	-	72.500	-	71.800	-	-	70.300
» » » 3 1/2 2.º »	52.400	52.500	52.700	52.700	52.700	52.550	-	-	52.600	52.700	52.500	52.700	52.700	-
» » Nacional 1.ª série...	-	-	-	-	-	-	71.500	-	-	-	-	-	72.100	-
» » Atravez d'Africa...	88.400	88.000	87.000	-	86.500	86.500	86.500	86.400	86.400	86.400	86.700	86.900	87.300	87.300
Paris : 3 1/2 portuguez 1.ª série	69,75	69,80	70	70	70	69,95	69,70	68,90	69,85	69,57	69,45	69,55	69,55	-
Acções Comp. Real.....	356	-	363	365	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	280	281	283,50	283	285	285	284,50	285	285	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	163	-	-	-	-	163	166	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	385	-	390	386	385	387	387	385	-	386	386	-	387	-
» » » 2.º »	280	280	284	289	285,50	286	-	-	288	-	-	-	-	-
» » Beira Alta....	185	188	190	190	188	-	187	186	186	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	118	118	118	118	-	-	121	-	120,50	-	-	-	-	-
Londres : 3 1/2 portuguez.....	69,87	70	69,87	-	69,87	69,75	70	70	70	70	69,87	69,87	70	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	92,87	92	-	-	-	-	-	-	93	-	-	92,50	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905			1904			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	6 12 Ag 693	113.541.000	163.839	693	114.197.649	164.787	2.773.917.000	2.773.266.562	650.438	-
		13 19 »	115.235.000	166.284	»	114.197.649	164.787	2.889.152.000	2.887.464.211	1.687.789	-
	Nova rede garantida.....	6 12 Ag 380	14.953.000	39.350	380	15.863.351	41.745	389.523.000	394.918.438	-	5.395.438
		13 19 »	15.377.000	40.465	»	15.863.351	41.745	404.920.000	410.781.789	-	5.861.789
COMPANHIA REAL	Vendas Novas.....	6 12 Ag 70	1.468.000	20.971	70	1.842.000	26.314	54.217.000	45.160.000	9.057.000	-
		13 19 »	2.188.000	31.257	»	1.842.000	26.314	56.405.000	47.002.000	9.403.000	-
Sul e Sueste.....		-	-	-	528	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.....		21 30 Jun 343	46.645.239	135.991	343	44.094.868	128.556	682.309.664	630.281.703	52.027.961	-
		1 10 Jul »	36.110.650	105.278	»	37.574.391	109.546	718.420.314	667.856.094	50.564.220	-
		16 22 » 253	6.734.179	26.616	253	7.785.666	30.772	213.656.754	213.478.171	178.583	-
Beira Alta.....		23 29 »	6.618.284	26.159	»	7.785.807	30.773	220.275.038	221.263.978	-	988.940
Nacional — Mirandella e Vizeu.....		25 1 Jul 105	1.611.972	15.352	105	1.734.616	16.520	42.967.068	43.264.667	-	297.599
		2 8 »	1.403.869	13.376	»	1.653.454	15.747	44.370.937	44.918.121	-	547.184
		9 15 »	1.636.437	15.58	»	1.861.353	17.727	46.007.374	46.779.474	-	772.100
Guimarães.....		11 20 Jun 34	3.114.565	91.604	34	3.366.300	99.008	50.637.758	49.914.316	723.442	-
Porto á P. e Famalicão		-	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha....		15 21 Jul 3681 Ps.	2.215.923	601	3681 Ps.	2.198.403	601	55.957.058	58.538.196	-	2.581.138
		22 28 »	2.129.057	578	»	2.077.091	568	58.083.115	60.615.287	-	2.529.172
		29 4 Ag »	2.270.379	616	»	2.268.075	620	60.356.495	62.883.363	-	2.526.868
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		30 5 » 3650	1.929.052	528	3650	1.985.098	543	58.600.991	59.446.997	-	846.006
		6 12 »	1.842.907	504	»	1.888.946	517	60.443.898	61.335.943	-	892.045
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		16 22 Jul 1067	405.593	380	1067	410.500	384	11.516.322	11.683.285	-	166.963
Andaluzes.....		23 29 »	352.048	329	»	398.426	373	11.868.370	12.081.711	-	213.341
		30 5 Ag »	394.944	370	»	425.986	399	12.263.315	12.507.698	-	244.383
		30 5 » 429	90.418	210	429	96.989	226	2.685.659	2.853.935	-	168.276
Madrid-Caceres.....		6 12 »	80.289	187	»	81.948	191	2.765.948	2.935.883	-	169.935
		13 19 »	93.592	218	»	81.251	189	2.859.540	3.017.134	-	157.594
		6 12 » 180	55.011	305	180	46.203	256	1.553.421	1.276.371	277.050	-
Zafra a Huelva.....		13 19 »	47.431	263	»	50.449	280	1.600.851	1.326.820	274.031	-

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Lisboa

A Companhia Carris de ferro continua a alargar a sua rede com manifesta vantagem para o publico que assim dispõe de facil e rapido meio de transporte para os pontos excentricos da cidade.

E o que, porém, a Companhia não encetou ainda foi o recrutamento de pessoal capaz de fazer o serviço de maneira a não levantar a todo o momento conflictos com os passageiros por mais pachorrentos e faceis de accommodar que elles sejam.

Todos os dias se dão occorrencias em que a descortezia dos srs. guarda-freios e conductores põem a paciencia do publico á prova.

Umas vezes é o guarda-freio que desata em litanias de fazer corar um municipal de cavallaria contra os carroceiros que se lhe põem á frente. Outras vezes, é o mesmo sr. que finge não ver os signaes que lhe fazem para parar. O carro vae atrazado e se pára toda a vez que lhe fazem signal a que horas chegará ao fim da carreira.

Outras vezes é o sr. conductor que faz ouvidos de mercador ás perguntas dos passageiros.

Um episodio. Vem um carro de Belem. São onze horas da noite. Um passageiro pede bilhete para o Rocio e ao mesmo tempo pergunta se ha correspondencia para o Principe Real.

O conductor dá fleugmaticamente o bilhete pedido, cortando-o vagarosamente.

O passageiro insiste na pergunta. O conductor insiste no mutismo. Continua cortando pachorrentamente o bilhete e inutilizando-o, com todo o vagar. O passageiro formula terceira vez a pergunta. O conductor olha para elle, estende a mão e recebe o dinheiro. Pucha da bolsa e vae fazendo o troco. Quarta vez o passageiro faz a mesma pergunta. Commoveu-se emfim o homemsinho. Com ares aborrecidos responde:

— A's vezes!

—!

— Umas vezes ha, outras não ha. Quando me dão bilhetes de correspondencia, ha; quando não dão, não ha.

— E hoje não ha?

— Hoje não ha. Se os houvesse tinha-os aqui; e dizendo arranca meia... caderneta, e mostra:

— Vê? se m'os tivessem dado, estavam aqui marcados.

Ou o conductor esteve mangando com o passageiro ou quiz comprometter a Direcção.

Segunda feira começa a vigorar o novo serviço dos carros electricos pela rua do Alecrim.

No percurso da linha ascendente, virão de Santos pelo Aterro e rua do Alecrim a entroncar no largo do Rato; os descendentes entrarão no largo do Rato, na linha do Principe Real, voltando ao Caes do Sodré, pelo Aterro, a entroncar com a linha que actualmente está em exploração.

Durará 20 minutos o trajecto do largo das Duas Igrejas para a Estrella, em qualquer dos sentidos, ascendente ou descendente, partindo os carros d'aquelles pontos de 10 em 10 minutos.

Allemanha

O ministerio dos caminhos de ferro da Allemanha continua os seus trabalhos para que a Prussia tenha todas as suas linhas com tracção electrica.

A velocidade minima será de 220 kilometros á hora. Viu-se já pelas experiencias realizadas na linha Berlin-Rossen que não ha difficuldade em obtê-la.

Austria

As companhias ferroviarias mais importantes da Austria, estudam actualmente o meio de transformar a tracção a vapor em tracção electrica nas principaes linhas, principalmente nas de Arlberg, Alpes, e metropolitano de Vienna.

AUTOMOBILISMO

Allemanha

Está annunciada para o dia 9 de outubro e seguintes um grande concurso internacional de resistencia para omnibus e grandes transportes.

Realizar-se-ha o annunciado concurso nos arredores de Berlin, em estradas bem conservadas.

São admittidas carruagens de todos os paizes, com quaesquer meios de propulsão: benzina, vapor, alcool, petroleo, electricidade, etc.

Em Colonia, ha mezes que andam no serviço de regas das ruas carros automoveis electricos, tendo dado excellentes resultados. Cada um transporta dez metros cubicos d'agua.

A despesa diaria de cada carro é de 25 francos.

Para produzir o mesmo trabalho em carros puchados a cavallos eram precisos cinco, com a despesa de 12.50 francos cada um o que elevava a despesa diaria total a 62.50 francos.

O custo de cada carro electrico automovel foi de 18.125 francos.

Estados Unidos

O Automovel Club de Long Island, proximo de Nova York, projecta a construcção de uma estrada especial reservada para automoveis, correndo ao longo da bahia de Long Island, numa extensão de 100 kilometros dos quaes cincoenta serão em linha recta.

Argentina

A «German Transatlantic Electric Company», de Buenos Ayres, vae proceder á acquisição de cem carruagens automoveis electricas, para, a titulo de experiencia, fazerem serviço nas grandes avenidas da capital argentina.

As carruagens são de construcção ligeira e são cobertas com um toldo para pôr os passageiros a salvo das chuvas ou dos ardores do sol.

Como naquella cidade as ruas são todas planas e asphaltadas, é de erer que a tentativa seja coroada do melhor exito.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Sado — O respectivo ministro determinou a maxima urgencia na conclusão dos estudos d'esta linha, a partir de Setubal.

O projecto definitivo será depois submettido á apreciação e approvação do conselho superior de obras publicas, que tambem deverá apreciar o da variante de Palmella.

Mossamedes — Continuam com grande actividade os trabalhos de construcção d'esta linha, procurando-se um avanço de doze kilometros em cada mez, o que torna possivel fazer chegar no proximo junho a linha até a base do Chella.

Minho e Douro — Na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, realizou-se o concurso publico para a arrematação da empreitada das obras de ampliação da estação do caminho de ferro da Alfandega, consistindo na construcção de um muro acostavel e de suporte da plataforma da estação da alfandega; construcção de rampas de accesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Nova Alfandega, bem como uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro; e aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras e o das rampas e patamares acima indicados.

Foi aberta uma unica proposta, do sr. Léon Reynaud, que se prontifica a realizar as obras pela quantia de 220:000\$000 réis, devendo as construcções ficar concluidas no praso maximo de dois annos.

Swazilandia — Foi addiada a construcção da segunda

secção d'esta linha, tratando-se por agora apenas dos trabalhos na primeira secção, até o rio Umbeluzi.

Caminho de Freixo de Espada-a-Cinta á ponte da Barca d'Alva—Foi concedida a dotação de 2:200\$000 réis para a reparação e regularização d'este caminho a fim de facilitar as communicações do concelho de Freixo com a estação de Barca d'Alva.

Admissão de revisões de bilhetes—Foi aprovado um regulamento para a admissão de revisores nos caminhos de ferro do Estado, fixando as regras para a escolha dos candidatos, e sujeitando-os á pratica por 30 dias nos comboios e á frequencia de uma escola durante egual periodo.

Depuração das aguas—Foi encomendado um aparelho depurador automatico para a estação d'Estombar cujas aguas são muito calcareas. O aparelho da *Société Dépuration des eaux* pôde depurar 100^m por 24 horas e custa 4.100 francos.

Acquisição de fourgons—Foi adjudicado aos *Ateliers Germain* o fornecimento de 6 fourgons de via larga para as linhas do Minho e Douro por 47.700 francos, sendo os rodados fornecidos pela administração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Apesar da actividade que se tem desenvolvido nos trabalhos da linha ferrea de Guadix a Baza, só para o fim do anno poderá ser aberta á exploração, e não em setembro como a principio se calculava.

A deputação provincial de Navarra, resolveu subvencionar com quantias que podem chegar a 25.000 pesetas por kilometro, quaesquer empresas nacionaes ou estrangeiras que construam caminhos de ferro secundarios naquella provincia.

Vae ser apresentada ao parlamento uma proposta para o abajamento das tarifas nas linhas ferroviarias.

FRANÇA

Foi aberta ao serviço publico a secção da linha de interesse local de Nevers a Corbigny, compreendida entre Saint Saulge e Chitry-les-Mines.

ITALIA

O conselho superior de obras publicas approvou o projecto definitivo da linha Saline-Vadterra.

Uma companhia franceza pediu a concessão de uma linha ferrea de Roma a Ostia, na extensão de dezoito kilometros.

ALLEMANHA

Estuda-se na Allemanha, de combinação com a Belgica, a construcção de uma linha directa de Berlim a Bruxellas, por Colonia, cujo percurso será feito em cinco horas.

CHINA

Em consequencia do tratado de paz entre a Russia e o Japão, a China vae ficar com o caminho de ferro da Mandchuria desde Karbine a Porto Arthur.

Notas varias

A produção da hulha nos Estados Unidos—É a nação que bate o *record* na produção carbonifera. No anno passado, a hulha extrahida no territorio americano attingiu a enorme cifra de trezentos e cincoenta milhões de toneladas.

Nas suas minas empregam-se os machinismos mais aperfeiçoados e os processos mais modernos, o que permite, a despeito da carestia dos salarios, vender a hulha á bocca da mina a preço mais baixo do que em qual quer outra nação, sendo metade do preço por que é vendido em França.

Innovações no serviço dos comboios—A Companhia do Great Western Railway inaugurou um serviço de expressos em que introduziu varias innovações tendentes a augmentar as commodidades dos viajantes.

Estes comboios tem apenas primeira e segunda classes, sendo as carruagens illuminadas a luz electrica e muni-das de ventiladores electricos.

Os logares são numerados, ficando por isso garantidos e podendo os passageiros abandoná-los sem receio de vê-los occupar por outras pessoas, e mesmo entrar mais tarde na carruagem, sem necessidade de se apressar para tomar os melhores logares: quando compra o bilhete sabe já o logar que lhe pertence.

No comboio ha creados e creadas para serviço dos passageiros, podendo assim viajar com um conforto e commodidade pouco inferior ao que teria em sua casa.

Uma experiencia curiosa—Segundo diz ter descoberto um sabio allemão, o ruido produzido pelas vibrações dos fios telegraphicos e telephonicos pôde ser utilizado para fazer observações metereologicas.

Affirma que indicam, com uma antecendencia de dez horas sobre os thermometros, as variações de temperatura.

Quando o ruido caminha no sentido de oeste para leste, é signal de que a temperatura vae descer; se o ruido se manifesta no sentido norte ao sul, a temperatura vae subir.

O mais curioso é que as experiencias realizadas confirmam a asserção do sabio germanico.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembléa geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Conclusão do n.º 424)

Terceira parte

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Caixa de Soccorros

No anno de 1904 dispendeu esta Caixa em proveito do pessoal:

Escola «Camões»	1:229\$157
3.411 subsidios a empregados e operarios doentes	8:607\$845
69 funeraes de empregados e operarios	1:328\$720
16 donativos a empregados e operarios	736\$850
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes	1:776\$505
Total	13:679\$077
Em 1903	13:123\$478
A mais em 1904	555\$599

Adeantamentos:

Em 1904	1.416	58:211\$075
Em 1903	1.343	48:686\$380
A mais em 1904	73	9:524\$695
Saldo em divida dos mutuarios em 31 de dezembro de 1904		37:521\$985
Saldo em divida de mesma origem em 31 de dezembro de 1903		35:605\$100
A mais em 1904		1:916\$885

Armazem de viveres:

Importancia dos generos e viveres fornecidos pelos differentes armazens:	
Em 1904	218:982\$730
Em 1903	201:084\$805
A mais em 1904	14:897\$925

Consumidores:

Numero em 1904	39.289
Numero em 1903	38.139
A mais em 1904	1.150

Percentagem média sobre as vendas :

	Em 1904	Em 1903
Do producto bruto	10,19	11,17
Do producto liquido	6,61	7,39

Balanço da Caixa de Soccorros :

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1904, que passou para a Caixa de Reformas	20:678\$132
Saldo em igual dia de 1903	21:220\$324
A menos	542\$192

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1904 tem successivamente passado para a Caixa de Reformas, é de 251:183\$999 réis.

Média annual, 13:954\$611 réis.

Em 1903 essa média havia sido de 13:559\$109 réis.

Caixa de Reformas e Pensões*Receitas da Caixa :*

Jóias	5:042\$670	
Quotas	22:307\$900	27:350\$570
Houve reembolsos de :		
Jóias	264\$095	
Quotas	2:309\$445	2:573\$540
Liquido		24:777\$030

Em 1903 as verbas correspondentes foram :

Jóias	4:530\$047	
Quotas	21:691\$647	26:221\$694
Houve reembolsos de :		
Jóias	159\$345	
Quotas	2:706\$945	2:866\$290
Liquido		23:355\$404

As pensões pagas em 1904 foram :

Reformas	37:657\$415	
Pensões legadas	16:589\$881	54:247\$296

Em 1903 haviam sido :

Reformas	38:704\$420	
Pensões legadas	15:191\$263	53:895\$683

Em 1904—a mais

351\$613

O total das reformas e pensões pagas em 1903 fôra superior em 3:197\$955 réis ao do anno de 1902.

O balanço da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de Soccorros, de 20:678\$132 réis, accusou o saldo positivo de 271\$224 réis.

Em 31 de dezembro de 1903 o saldo havia sido de 373\$751 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma forma, o producto liquido da Caixa de Soccorros na importancia de 21:220\$324 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1903	2.810
Inscritos durante 1904	197
Somma	3.007

Reformados durante o anno de 1904	14
Eliminados por demissão	154
Falleceram	20
	188

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904

2.819

Pensionistas :

a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1903	243
Reformados durante o anno de 1904	14
Somma	257
Reformados fallecidos	20

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904

237

b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1903	387
Legatarios admittidos em 1904	49
Somma	436

Perderam o direito :

Por fallecimento	6
Por casamento	2
Por maioridade	7
	15

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904

421

Encargos resultantes para a Caixa :

Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1904	1:797\$544
Caducadas por fallecimento em 1904	3:002\$734
Diminuição em 1904	1:205\$190

Legatarios — Importancia annual das pensões concedidas em 1904	1:420\$713
Caducadas em 1904 :	

Por fallecimento	337\$574
Por casamento	83\$779
Por maioridade	54\$404
	475\$757

Augmento em 1904

944\$956

Diferenças de encargos da mesma especie no anno de 1903 :

Reformados — augmento	4:102\$196
Pensionistas — augmento	1:530\$105

Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram :

Em 1898	+ 10:195\$192
Em 1899	+ 3:714\$965
Em 1900	+ 2:226\$485
Em 1901	+ 4:752\$858
Em 1902	+ 288\$884
Em 1903	+ 2:632\$301
Em 1904	— 260\$234

Isto é, em 1904, em lugar de terem tido augmento, os encargos tiveram diminuição.

O fundo de reserva da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904 era representado por :

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes	59
Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de usufructo	1
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do Convenio)	1.282
Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da mesma Companhia	1.134
Obrigações de 3 por cento do 2.º grau da mesma Companhia	268
Obrigações de 3 por cento privilegiadas typo da Beira Baixa	100
Obrigações de 4 por cento do Thesouro Portuguez	173
Obrigações de 5 por cento do Credito Predial Portuguez	28
Obrigações de 4 1/2 por cento do Credito Predial Portuguez	45

Os fundos disponiveis na mesma data, eram :

Existentes em cofre	615\$929
Existentes em deposito :	
No Monte Pio Geral	6:225\$538
No Crédit Franco-Portugais	5:489\$520
	11:715\$058
	12:330\$987

Continúa.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado**Conselho de Administração****Fornecimento de travessas de pinho**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de setembro proximo futuro, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado e na sala das sessões do mesmo conselho serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de :

- 1.º 100.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Sul e Sueste, divididas em lotes de 10.000 travessas;
- 2.º 40.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Minho e Douro, divididas em lotes de 10.000 travessas;
- 3.º 10.000 travessas de carvalho para via larga á Direcção do Minho e Douro, formando um lote.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão tambem ser enviadas sem comparencia dos mesmos, entendendo-se neste caso, que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisório correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 170\$000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado ou na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e no Porto na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, 14 de agosto de 1905.

Direcção do Minho e Douro

Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, compreendido entre a Portela dos Garrochos e a estação de Almendra

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de setembro, á uma hora da tarde, na sala da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção do pavimento entre perfis 95 e 216 do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, compreendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de 725000 réis e o definitivo será de 5 por cento da importancia total da arrematação.

Este deposito provisorio poderá ser feito na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer das suas delegações, ou ainda na thesauraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até a uma hora da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar.

As medições, o resumo da série de preços, as condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, no serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã, e na administração do concelho de Villa Nova de Fozcoã.

Porto, 25 de agosto de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Fornecimento de drogas e tintas**

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio. Lisboa 22 d'agosto de 1905.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, Rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 23 d'agosto de 1905.

Avisos de serviço**Caminhos de ferro do Estado**

Direcção do Sul e Sueste

Grandes festas na villa de Estremoz nos dias 2, 3 e 4 de setembro de 1905

Festas de egreja, touradas e arraiaes.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das estações abaixo designadas para a de Estremoz.

Lisboa, 1.ª classe 45600, 2.ª cl. 35400, 3.ª cl. 25200; Barreiro, 1.ª cl. 45400, 2.ª 35200, 3.ª 25100; Barreiro-A, 1.ª cl. 45400, 2.ª 35200, 3.ª 25100; Casa Branca, 1.ª cl. 25200, 2.ª 15600, 3.ª 15000; Alcaçovas, 1.ª cl. 25500, 2.ª 15800, 3.ª 15200; Vianna, 1.ª cl. 25600, 2.ª 15900, 3.ª 15300; Villa Nova, 1.ª cl. 25800, 2.ª 25000, 3.ª 15300; Alvito, 1.ª cl. 35000, 2.ª 25200, 3.ª 15400; Cuba, 1.ª cl. 35300, 2.ª 25400, 3.ª 15600; Beja, 1.ª cl. 35700, 2.ª 25700, 3.ª 15800.

Setubal, 1.ª classe 45300, 2.ª 35100, 3.ª 25000; Evora, 1.ª cl. 15500, 2.ª 15100, 3.ª 700; Azaruja, 1.ª cl. 15100, 2.ª 750, 3.ª 500; Valle do Pereiro, 1.ª cl. 950, 2.ª 650, 3.ª 400; Venda do Duque, 1.ª cl. 700, 2.ª 550, 3.ª 350; Evora-Monte, 1.ª cl. 600, 2.ª 350, 3.ª

250; Ameixial, 1.ª cl. 200, 2.ª 150, 3.ª 100; Arcos, 1.ª cl. 300, 2.ª 250, 3.ª 150; Borba, 1.ª cl. 300, 2.ª 250, 3.ª 150; Villa Viçosa, 1.ª cl. 450, 2.ª 350, 3.ª 200.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios dos dias 1 a 4 de setembro, e são validos, para o regresso, até o dia 6 inclusive, do mesmo mez.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu logar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 16 de agosto de 1905.

Festas a Nossa Senhora do Carmo na villa de Azaruja nos dias 9 e 10 de setembro de 1905

Arraial, fogos de artificio e corrida de touros no dia 10.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos:

Lisboa, 2.ª classe 25740, 3.ª classe 15920; Barreiro, 2.ª 25540, 3.ª 15800; Barreiro-A, 2.ª 25540, 3.ª 15800; Pinhal Novo, 2.ª 25190, 3.ª 15560; Vendas Novas, 2.ª 15580, 3.ª 15130; Montemor, 2.ª 15210, 3.ª 870; Casa Branca, 2.ª 930, 3.ª 660; Alcaçovas, 2.ª 15160, 3.ª 830; Vianna, 2.ª 15320, 3.ª 930; Alvito, 2.ª 15600, 3.ª 15140; Cuba, 2.ª 15840, 3.ª 15380; Beja, 2.ª classe 25000, 3.ª classe 15420; Setubal, 2.ª 25420, 3.ª 15720; Villa Viçosa, 2.ª 15040, 3.ª 720; Borba, 2.ª 940, 3.ª 620; Arcos, 2.ª 940, 3.ª 620; Estremoz, 2.ª 820, 3.ª 520; Ameixial, 2.ª 720, 3.ª 470; Evora-Monte, 2.ª 620, 3.ª 420; Venda do Duque, 2.ª 370, 3.ª 270; Valle do Pereiro, 2.ª 160, 3.ª 120; Evora, 2.ª 470, 3.ª 270.

Comboios extraordinarios no dia 10 de setembro: Ida, Evora (partida), manhã, 7 h., tarde, 2,30; Azaruja chegada, manhã 7,35, tarde, 3,5. Volta, Azaruja (partida), manhã, 9 h., noite, 11,30; Evora (chegada), manhã, 9,35, tarde, 12,10. Preços: 2.ª 470, 3.ª 270.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello.

Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios de 9 e 10 de setembro e os de Evora também para os comboios extraordinarios e validos para o regresso até o dia 11 inclusive.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu logar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 20 de agosto de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**Viagem de recreio á Figueira da Foz**

Grande corrida de touros no dia 8 de setembro de 1905, por ocasião das festas á Senhora da Encarnação em Buarcos.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos e validos para todos os comboios ordinarios, excepto para os expressos Lisboa-Porto e para o Sud-Express. Preços de ida e volta incluindo o sello para o governo. Das estações abaixo á Figueira da Foz e volta:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 6.060 1.ª classe, 4.040 2.ª classe, 3.020 3.ª classe; Torres Vedras, 4.060, 2.840, 2.020; Caldas ou S. Martinho, 3.060, 2.040, 1.520; Cella ou Vallado, 2.560, 1.740, 1.220; Leiria, 1.660, 1.140, 820; Mogofores a Porto-Campanhã (ambas inclusive), 2.060, 1.540, 1.020; Fundão, 3.080 2.ª classe, 2.190 3.ª classe; Tortozendo, 2.760, 1.970; Covilhã, 2.640, 1.870; Caria 2.290, 1.630; Belmonte, 2.200; 1.570; Benespera, 1.840, 1.310; Sabugal, 1.620, 1.150.

Validade, ida 7 e 8, volta 8, 9 e 10 de setembro.

É permittido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Demais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 26 de agosto de 1905.

Viagem de recreio a Salamanca

Por ocasião da feira annual e grandes touradas nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1905. Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, validos para ida nos dias 7 a 23. Volta nos dias 9 a 25, pelos comboios ordinarios com excepção dos expressos Lisboa-Porto e do Sud-Express.

Preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca e volta: 1.ª classe 95060; 2.ª classe 55040 réis.

Nos preços supra está incluído o sello para o governo portuguez.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 30 de agosto de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICA casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA

Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO

Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA

Hotel Nunes. — Expendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA

Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHU

Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira.

GUIMARAES

Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

HAMBURGO

Walter Muths & Sautier. — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

LEIRIA

Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

LISBOA

Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA

Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA

C. Mahony & Amaral. — Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA

Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MAFRA

Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate \$5co. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTURIL

Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH

Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS

Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE

Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

PORTO

Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO

João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO

A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

PORTO

Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr. Serafim Pereira.

SETUBAL

Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA

Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internaciona de aduanas e transportes.

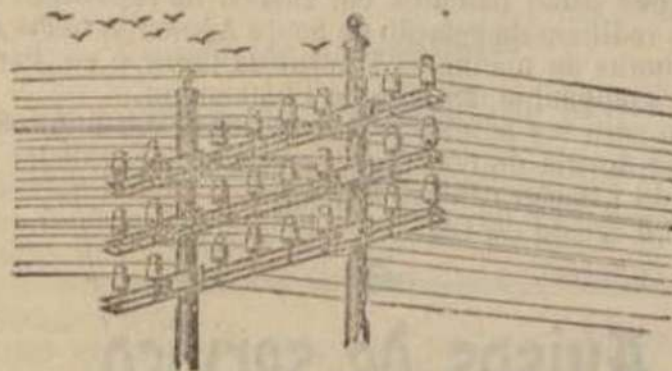
VIENNA

Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — **Grandehotel de 1.^a ordem.** — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

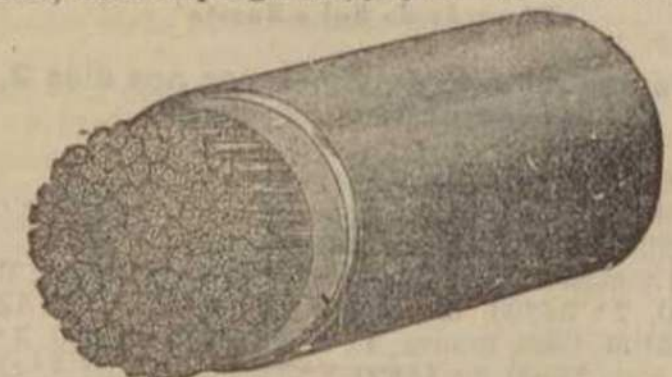
MULHEIM NO RHEINO

Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze dupla



FIOS CONDUCTORES em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc. CABOS

Isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, okonite, fibra impregnada, papel e espaços d'ar, etc



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica
Bal Bonds "Neptun" (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:
Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beixa Baixa):
H. F. CAST. 160, Rua da Alfandega, 2.^a — LISBOA
Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 31 — PORTO

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de setembro de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.
5-30 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-30 m.	6-5 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	10-35 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 m.	12-18 m.	11-5 m.	11-20 m.
11-50 m.	12-5 m.	12-47 m.	1-3 t.	11-50 m.	12-5 m.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.	1-48 t.	12-35 t.	12-50 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	1-20 t.	1-35 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-5 t.	2-20 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	2-50 t.	3-5 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.	3-35 t.	3-50 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-35 t.
5-15 t.	5-30 t.	6-2 t.	6-18 t.	5-15 t.	5-30 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	6-35 t.	6-50 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 t.	8-33 t.	7-20 t.	7-35 t.
8-50 t.	8-55 t.	9-47 t.	9-52 t.	8-50 t.	8-55 t.
9-35 t.	9-40 t.	10-32 t.	10-37 t.	9-35 t.	9-40 t.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-35 m.	6-6 m.	6-18 m.	5-25 m.	5-35 m.
6-5 m.	6-15 m.	6-45 m.	7-15 m.	6-5 m.	6-15 m.
6-55 m.	7-15 m.	7-15 m.	7-45 m.	6-55 m.	7-15 m.
7-40 m.	8-0 m.	8-15 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-0 m.
8-25 m.	8-45 m.	9-0 m.	9-30 m.	8-25 m.	8-45 m.
9-10 m.	9-30 m.	9-45 m.	10-15 m.	9-10 m.	9-30 m.
9-55 m.	10-15 m.	10-30 m.	11-0 m.	9-55 m.	10-15 m.
10-40 m.	11-0 m.	11-15 m.	11-45 m.	10-40 m.	11-0 m.
11-25 m.	11-45 m.	12-0 m.	12-30 m.	11-25 m.	11-45 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	5-25 m.	6-18 m.	6-33 m.	5-10 m.	5-25 m.
6-15 m.	6-30 m.	7-32 m.	7-47 m.	6-15 m.	6-30 m.
7-0 m.	7-15 m.	8-17 m.	8-32 m.	7-0 m.	7-15 m.
7-40 m.	8-0 m.	8-45 m.	9-0 m.	7-40 m.	8-0 m.
8-25 m.	8-45 m.	9-30 m.	9-45 m.	8-25 m.	8-45 m.
9-10 m.	9-30 m.	10-15 m.	10-30 m.	9-10 m.	9-30 m.
9-55 m.	10-15 m.	11-0 m.	11-15 m.	9-55 m.	10-15 m.
10-40 m.	11-0 m.	11-15 m.	11-30 m.	10-40 m.	11-0 m.
11-25 m.	11-45 m.	12-0 m.	12-15 m.	11-25 m.	11-45 m.
12-10 m.	12-25 m.	1-3 t.	1-18 t.	12-10 m.	12-25 m.
12-55 m.	1-10 t.	1-48 t.	2-3 t.	12-55 m.	1-10 t.
1-40 t.	1-55 t.	2-32 t.	2-47 t.	1-40 t.	1-55 t.
2-25 t.	2-40 t.	3-17 t.	3-32 t.	2-25 t.	2-40 t.
3-10 t.	3-25 t.	4-2 t.	4-17 t.	3-10 t.	3-25 t.
3-55 t.	4-10 t.	4-47 t.	5-2 t.	3-55 t.	4-10 t.
4-40 t.	4-55 t.	5-32 t.	5-47 t.	4-40 t.	4-55 t.
5-25 t.	5-40 t.	6-37 t.	6-52 t.	5-25 t.	5-40 t.
6-10 t.	6-25 t.	7-42 t.	7-57 t.	6-10 t.	6-25 t.
6-55 t.	7-10 t.	8-47 t.	9-2 t.	6-55 t.	7-10 t.
7-40 t.	7-55 t.	9-52 t.	10-7 t.	7-40 t.	7-55 t.
8-25 t.	8-40 t.	10-57 t.	11-2 t.	8-25 t.	8-40 t.
9-10 t.	9-25 t.	11-52 t.	12-7 t.	9-10 t.	9-25 t.
9-55 t.	10-10 t.	12-57 t.	1-12 t.	9-55 t.	10-10 t.
10-40 t.	10-55 t.	1-12 t.	1-17 t.	10-40 t.	10-55 t.
11-25 t.	11-40 t.	1-17 t.	1-22 t.	11-25 t.	11-40 t.
12-10 t.	12-25 t.	1-22 t.	1-27 t.	12-10 t.	12-25 t.
12-55 t.	1-10 t.	1-27 t.	1-32 t.	12-55 t.	1-10 t.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-20 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-20 m.
11-50 m.	12-20 m.	12-33 m.	1-3 t.	11-50 m.	12-20 m.
1-50 t.	2-20 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-50 t.	2-20 t.
4-50 t.	5-20 t.	5-33 t.	6-40 t.	4-50 t.	5-20 t.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-20 m.	5-0 m.	5-52 m.	6-25 m.	7-20 m.
7-25 m.	8-20 m.	6-40 m.	7-32 m.	7-25 m.	8-20 m.
8-25 m.	9-20 m.	7-35 m.	8-27 m.	8-25 m.	9-20 m.
9-25 m.	10-20 m.	8-30 m.	9-22 m.	9-25 m.	10-20 m.
10-25 m.	11-20 m.	9-25 m.	10-17 m.	10-25 m.	11-20 m.
11-25 m.	12-20 m.	10-20 m.	11-12 m.	11-25 m.	12-20 m.
12-25 m.	1-20 m.	11-15 m.	12-7 m.	12-25 m.	1-20 m.
1-25 t.	2-20 t.	12-10 m.	1-3 t.	1-25 t.	2-20 t.
2-25 t.	3-20 t.	1-5 t.	2-3 t.	2-25 t.	3-20 t.
3-25 t.	4-20 t.	2-5 t.	3-3 t.	3-25 t.	4-20 t.
4-25 t.	5-20 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-25 t.	5-20 t.
5-25 t.	6-20 t.	4-5 t.	5-3 t.	5-25 t.	6-20 t.
6-25 t.	7-20 t.	5-5 t.	6-3 t.	6-25 t.	7-20 t.
7-25 t.	8-20 t.	6-5 t.	7-3 t.	7-25 t.	8-20 t.
8-25 t.	9-20 t.	7-5 t.	8-3 t.	8-25 t.	9-20 t.
9-25 t.	10-20 t.	8-5 t.	9-3 t.	9-25 t.	10-20 t.
10-25 t.	11-20 t.	9-5 t.	10-3 t.	10-25 t.	11-20 t.
11-25 t.	12-20 t.	10-5 t.	11-3 t.	11-25 t.	12-20 t.
12-25 t.	1-20 t.	11-5 t.	12-3 t.	12-25 t.	1-20 t.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-48 m.	8-35 m.	9-34 m.	10-18 m.	7-48 m.	8-35 m.
8-25 m.	9-12 m.	10-11 m.	10-55 m.	8-25 m.	9-12 m.
9-12 m.	10-0 m.	10-46 m.	11-30 m.	9-12 m.	10-0 m.
10-0 m.	10-48 m.	11-38 m.	12-22 m.	10-0 m.	10-48 m.
10-42 t.	11-30 t.	12-24 t.	1-8 t.	10-42 t.	11-30 t.
11-30 t.	12-18 t.	1-12 t.	1-22 t.	11-30 t.	12-18 t.
12-18 t.	1-6 t.	2-6 t.	2-16 t.	12-18 t.	1-6 t.
1-6 t.	1-54 t.	3-5 t.	3-15 t.	1-6 t.	1-54 t.
2-54 t.	3-42 t.	4-5 t.	4-15 t.	2-54 t.	3-42 t.
3-42 t.	4-30 t.	5-5 t.	5-15 t.	3-42 t.	4-30 t.
4-30 t.	5-18 t.	6-5 t.	6-15 t.	4-30 t.	5-18 t.
5-18 t.	6-6 t.	7-5 t.	7-15 t.	5-18 t.	6-6 t.
6-6 t.	6-54 t.	8-5 t.	8-15 t.	6-6 t.	6-54 t.
7-54 t.	8-42 t.	9-5 t.	9-15 t.	7-54 t.	8-42 t.
8-42 t.	9-30 t.	10-5 t.	10-15 t.	8-42 t.	9-30 t.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-35 m.	5-35 m.	6-33 m.
6-35 m.	7-33 m.	8-12 m.	9-35 m.	6-35 m.	7-33 m.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-41 t.	5-39 t.	6-25 m.	7-48 m.	4-41 t.	5-39 t.
5-41 t.	6-39 t.	7-25 m.	8-48 m.	5-41 t.	6-39 t.
6-41 t.	7-39 t.	8-25 m.	9-48 m.	6-41 t.	7-39 t.
7-41 t.	8-39 t.	9-25 m.	10-48 m.	7-41 t.	8-39 t.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-25 m.	6-25 m.	9-1 m.	6-15 m.	8-25 m.
8-25 m.	10-35 m.	8-25 m.	11-1 m.	8-25 m.	10-35 m.
10-35 m.	12-45 m.	10-35 m.	1-1 m.	10-35 m.	12-45 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-15 m.	6-15 m.	6-15 m.	7-15 m.	5-15 m.	6-15 m.
6-15 m.	7-15 m.	7-15 m.	8-15 m.	6-15 m.	7-15 m.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-50 t.	4-38 m.	5-17 t.	7-0 m.	7-50 t.
8-0 m.	8-50 t.	5-38 m.	6-17 t.	8-0 m.	8-50 t.
9-0 m.	9-50 t.	6-38 m.	7-17 t.	9-0 m.	9-50 t.
10-0 m.	10-50 t.	7-38 m.	8-17 t.	10-0 m.	10-50 t.
11-0 m.	11-50 t.	8-38 m.	9-17 t.	11-0 m.	11-50 t.
12-0 m.	12-50 t.	9-38 m.	10-17 t.	12-0 m.	12-50 t.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-35 m.	5-35 m.	6-33 m.
6-35 m.	7-33 m.	8-12 m.	9-35 m.	6-35 m.	7-33 m.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	8-28 m.	9-7 m.	10-7 m.	7-30 m.	8-28 m.
8-30 m.	9-28 m.	10-7 m.	11-7 m.	8-30 m.	9-28 m.

Esmoriz		Porto		Esmoriz	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-40 m.	5-38 m.	6-25 m.	7-48 m.	4-40 m.	5-38 m.
5-40 m.	6-38 m.	7-25 m.	8-48 m.	5-40 m.	6-38 m.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-50 t.	4-38 m.	5-17 t.	7-0 m.	7-50 t.
8-0 m.	8-50 t.	5-38 m.	6-17 t.	8-0 m.	8-50 t.

Colimbra		Figueira		Colimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-40 m.	5-30 m.	7-35 m.	6-0 m.	7-40 m.
7-0 m.	8-40 m.	6-30 m.	8-35 m.	7-0 m.	8-40 m.

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	10-20 m.	8-45 m.	9-35 m.	9-20 m.	10-20 m.
10-20 m.	11-20 m.	9-45 m.	10-35 m.	10-20 m.	11-20 m.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-15 m.	12-15 m.	8-45 m.	9-45 m.	11-15 m.	12-15 m.
12-15 m.	1-15 m.	9-45 m.	10-45 m.	12-15 m.	1-15 m.

Lisboa		Guarda		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	10-20 m.	8-45 m.	9-35 m.	9-20 m.	10-20 m.
10-20 m.	11-20 m.	9-45 m.	10-35 m.	10-20 m.	11-20 m.

Lisboa		Vendas Novas		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 m.	5-15 m.	3-5 m.	4-5 m.	4-15 m.	5-15 m.
5-15 m.	6-15 m.	4-5 m.	5-5 m.	5-15 m.	6-15 m.

Lisboa		Caldas		Lisboa	
--------	--	--------	--	--------	--



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de Setembro sairá o paquete **Nile** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida a portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Belgrano**. Sairá a 8 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos e Leith, vap. inglez **Faraline**. Espera-se a 3 ou 4 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Bordeos vapor francez **Amazona**. Sairá a 7 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, India e Macau, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá de 6 a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 4 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se a 3 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Dania**. Sairá a 4 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 10 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Troja**. Sairá de 5 a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sairá a 16 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **City of Amsterdam**. Sairá a 2 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Hildebran**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Pará e Manaos (via Madeira), vapor allemão **Desterro**. Sairá a 2 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Panahyba (via Madeira), vap. allemão **Paranaguá**. Sairá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Bahia. Sairá a 13 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de Setembro. Agentes, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sairá a 12 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 11 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá a 9 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Cropesa**. Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Tarifa especial n.º 18 — GRANDE VELOCIDADE

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 10 DE AGOSTO DE 1905)

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1905

REEMBOLSOS

(COBRANÇAS POR CONTA DOS EXPEDIDORES)

Todas as estações d'estas linhas ferreas se encarregam de receber dos consignatarios de remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, as importancias com que os expedidores pretendam sobrecarregar as expedições, afim de serem d'ellas reembolsados.

O preço de transporte das remessas das importancias correspondentes aos reembolsos, é calculado pelas bases indicadas na seguinte tabella:

Percursos	Por fracção indivisivel de 50\$000 rs.
De 1 a 50 kilometros.	20 réis
De 51 a 100 »	30 »
De 101 a 200 »	60 »
Além de 200 »	90 »

O minimo de transporte cobravel por cada expedição é de 100 réis.

Além dos preços acima indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias de guia, registo e imposto do sello.

CONDIÇÕES

1.ª O pedido de reembolso deve ser feito em um modelo para tal fim fornecido pela estação e no acto da apresentação da nota de expedição da remessa, devendo tanto um como outro documento, ser assignados pela mesma pessoa, sem o que não será acceite.

2.ª Com o recibo da remessa será entregue ao expedidor a senha de pedido de reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importancia do consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.

3.ª O expedidor que pretender ser avisado do dia em que o reembolso está em pagamento, deve entregar ao chefe da estação, onde fez o pedido, um bilhete postal, no qual indicará, por escripto, o seu nome e morada.

4.ª Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou sejam abandonadas pelo consignatario, proceder-se-ha de conformidade com o disposto no artigo 108.º da tarifa geral, ficando sem effeito o pedido do reembolso.

Ficam em vigor as disposições da tarifa geral, em tudo que não fôr contrario ás da presente tarifa.

Porto, 11 de agosto de 1905.

O Conselheiro-Director,

Exp. T 635

João G. Povoas.